Rechtliche Studie

über den

Eisenbahn-Personentransport-Vertrag

nach der Verkehrsordnung

für die Eisenbahnen Deutschlands

vom 15. November 1892.

Inaugural-Dissertation

von

Johannes Leeb.

München.

J. Schweitzer Verlag

(Jos. Eichbichler)

1895.

J. Schweitzer Verlag (Jos. Eichbichler) in München.

In meinem Verlage ist erschienen:

Historische und dogmatische Darstellung

des

strafbaren Bankerotts

unter besonders

eingehender Untersuchung der Schuldfrage.

Von

Dr. jur. **Karl Neumeyer.**

Gekrönte Preisschrift.

Preis Mk. 4.—.

Aus dem Inhalt: Historischer Theil. — Dogmatischer Theil: Der einfache Bankerott. — Die Beseitigung der Handelsbücher Der betrügerische Bankerott. — Die Gläubigerbegünstigung

Rechtliche Studie

über den

Eisenbahn-Personentransport-Vertrag

nach der Verkehrsordnung

für die Eisenbahnen Deutschlands

vom 15. November 1892.

Von

Dr. iur. Johannes Leeb.

München.

J. Schweitzer Verlag

(Jos. Eichbichler)

1895.

Einleitung.

Die Eisenbahnen sind Anstalten, welche die Beförderung von Personen, Tieren und Sachen gegen Entgelt bezwecken (§ 6 u. 7 V.O.) und zwar in der Absicht hiedurch Gewinn zu erzielen. Sie sind also Anstalten, welche gewerbemäßig Transportgeschäfte betreiben, (vgl. über gewerbsmäßigen Betrieb: Staub zu Art. 4 H.G.B. § 2, Goldschmidt's Handbuch S. 458 Note 15, Busch Arch. Bd. XII S. 180, Seuff. Arch. Bd. XLVIII S. 66, G.Z. Bd. VI S. 560, Reger Entsch. Bd. V S. 285, VIII S. 185, X S. 161, R.O.H.G. Bd. V S. 210, XIV S. 117 f.)

Nach Artikel 390 u. 272 Ziff. 3 H.G.B. sind die Geschäfte desjenigen, welcher gewerbemäßig den Transport von Gütern (einschließlich Tieren R.O.H.G. Bd. XIII S. 133), seien es Stückgüter oder Wagenladungen (R.O.H.G. Bd. XX S. 408), zu Lande ausführt, sowie die gewerbemäßigen Geschäfte der zum Transport von Personen bestimmten Anstalten Handelsgeschäfte.

Die Transportgeschäfte der Eisenbahnen sind sonach Handelsgeschäfte.

Die Eisenbahnen betreiben also gewerbemäßig Handelsgeschäfte und sind daher bezüglich ihrer Transportgeschäfte als Kaufleute zu beurteilen. (Art. 4 H.G.B.)

Hinwider sind alle, auch die nicht gewerbemäßigen Geschäfte derselben, welche zu ihrem Betriebe gehören, Handelsgeschäfte (Art. 273 H.G.B.) Zum Betriebe derselben gehörig gelten aber im Zweifel alle von ihnen abgeschlossenen Verträge also z. B. auch die Dienstverträge (Art. 274 Abs. 1 H.G.B.)

Streitigkeiten aus den Rechtsgeschäften der Eisenbahnen sind somit bürgerlich-rechtlicher Natur und gehören als solche vor die

Civilgerichte (§ 3 Einf. Ges. zur R.Z.P.O. §§ 12, 13, R.Z.P.O. Gaupp S. 2) und zwar soweit Klagsansprüche aus beiderseitigen Handelsgeschäften gegen die Eisenbahn geltend gemacht werden, welche in erster Instanz zufolge §§ 70, 23 R.G.V.G. vor die Landgerichte gehören würden, nach Maßgabe der §§ 102 ff. R.G.V.G. vor die Kammern für Handelssachen (§ 101 l. c.)

Das Handelsgesetzbuch macht keinen Unterschied zwischen Transport-Anstalten bezw. Geschäften öffentlicher Korporationen und solchen von Privatgesellschaften oder Einzelunternehmern. Würden die Staatseisenbahnen lediglich als Finanzanstalten des Staates errichtet sein, von demselben aus ausschließend oder überwiegend fiskalischem Interesse betrieben werden, so erschienen die Staatseisenbahnen als ein staatliches Gewerbe, ein Gewerbe, durch dessen Betrieb sich der Staat privatrechtliche Einnahmen verschafft und es könnte keinem Zweifel unterliegen, daß der Staat diesfalls in Geschäftsverkehr seiner Eisenbahnen als Fiskus, als vermögensrechtliche Persönlichkeit erschiene und die von der Staatseisenbahn abgeschlossenen Geschäfte privatrechtlicher Natur sein würden (Laband Bd. II § 68 S. 213).

Im gegenwärtigen Kulturstaat aber erscheint der Eisenbahnbetrieb des Staates überwiegend, wenn auch unter Beibehaltung seines gewerblichen Charakters, als eine Erfüllung der zur Staatsaufgabe gemachten Pflege des wirtschaftlichen Lebens und tragen daher die Staatseisenbahnen nicht sowohl den Charakter von staatlichen Finanzanstalten an sich, als den von staatlichen Wohlfahrtseinrichtungen. Sie sind Anstalten der staatlichen Verwaltungsthätigkeit (s. Meyer Georg §§ 99, 159, Laband Bd. II §§ 67 u. 71, Seydel Bd. V, S. 511, Endemann, Recht der Eisenbahnen § 5 S. 21 ff.) Daher sind die von den Staatseisenbahnen abgeschlossenen Rechtsgeschäfte an sich (wissenschaftlich betrachtet) öffentlich rechtlicher Natur (Seydel l. c., Meyer Georg § 23). Es ist indeß kein Zweifel, daß an sich (wissenschaftlich betrachtet) öffentliche Rechtsverhältnisse gesetzlich zu bürgerlichen erklärt werden können und umgekehrt, wie auch Prozeßgesetze aus Gesetzespolitik öffentliche rechtliche Streitigkeiten den bürgerlichen Gerichten zuweisen und umgekehrt (vgl. Gaupp S. 2 ff., Meyer Georg § 1 S. 3, Seydel II S. 431 f.)

Nach dem bestehenden Rechte sind auch thatsächlich die Rechtsgeschäfte der Eisenbahnen, wie ausgeführt, ohne Rücksicht auf den Unternehmer, bürgerlicher und zwar handelsrechtlicher Natur und deren Unternehmer im Geschäftsverkehr als Kaufleute zu beurteilen. (Seydel V_2 S. 511 ff., Meyer Georg R.G., Staub zu Art. 4 u. 272, H.G.B. § 6 bezw. 9, R.O.H.G. Bd. III S. 405, XII S. 311, XV S. 25, XXVIII S. 11, R.G. XX S. 122, dag. Cosack Lehrb. des Handelsr. S. 31, Goldschmidt Handbuch 490 und in G.Z. XXXVI S. 310; weitere Literatur über die Kaufmannseigenschaft des Staates bei Gareis-Fuchsberger S. 595, Note 2 Mittelstein, Aufsätze aus dem Postrecht S. 15, Eger Frachtrecht Bd. I S. 3 ff.)

Gesetzlich könnte auch bestimmt sein, daß Staatseisenbahnen als Verwaltungseinrichtungen des Staates überhaupt in kein privates oder öffentliches Vertrags- und Verpflichtungsverhältnis treten wie dies bei der Post nach französischem Rechte der Fall ist (s. Seydel Bd. V_2 S. 514).

§ 1.

Nach vorstehenden Ausführungen sind die Personentransportgeschäfte der Eisenbahnen wie die Eisenbahntransportgeschäfte überhaupt Handelsgeschäfte. Auf dieselben finden daher in erster Linie die Vorschriften des Handelsgesetzbuches (Art. 1 H.G.B. Staub zu Art. 1 H.G.B. § 1) einschließlich der durch Interpretation und analoge Anwendung derselben sich ergebenden Rechtssätze (R.O.H.G. Bd. XI S. 417, Goldschmidts Handbuch S. 307 ff., Staub l. c. § 3) Anwendung und zwar regelmäßig bezüglich beider Kontrahenten, auch wenn das Rechtsgeschäft nur auf Seite der kontrahirenden Eisenbahnverwaltung ein Handelsgeschäft ist (Art. 277 H.G.B.), in zweiter Linie sodann die allgemeinen und lokalen Handelsgewohnheitsrechte (R.O.H.G. Bd. VI S. 370, VIII S. 256, XVI S. 215, XXIII S. 100 R.G. II S. 55, Staub zu Art. 1 H.G.B. § 4 ff.) und erst in letzter Linie das allgemeine bürgerliche Recht (vgl. R.O.H.G. XIX S. 104, Cosack S. 3 ff.)

Diese gesetzlichen Bestimmungen kommen indeß nur insoweit zur Anwendung, als sie:

a) absoluter Natur, zwingenden Charakters ius cogens sind,

b) der Vertragswille der Kontrahenten nicht entgegensteht. Soweit sie ius dispositivum bilden, können sie durch Vertrag ersetzt, abgeändert und ergänzt werden.

Die Normen nun, nach welchen die Eisenbahnen Deutschlands die Personentransportverträge abschließen, sind in der Hauptsache gemeinschaftlich. Sie sind festgesetzt durch Beschluß des Bundesrates und niedergelegt in der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. Nov. 1892 (Reichsges. Bl. 1892 S. 923 ff., Bayr. Ges. u. Verord.-Bl. 1892 S. 759 ff.) Dieselbe ist am 1. Januar 1893 in Geltung getreten an Stelle des Betriebsregle-

ments für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 (Reichsges. Bl. 1874 S. 84 ff., Bayr. Ges.- u. Verord.-Bl. 1874 S. 377 ff.), welches seinerseits das Betriebsreglement für den norddeutschen Bund (und das nachmalige deutsche Reich) vom 10. Juni 1870 (in Bayern in Geltung getreten am 1. Januar 1872 Reg.-Bl. 1872 Teil I S. 201 ff.) ersetzt hatte.

Die Verkehrsordnung ist vom Bundesrat erlassen auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung (Reichsges.-Bl. 1892 S. 923), welcher bestimmt: „Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen (der Eisenbahnen) zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken:

1. daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden" . . .

Auf Grund dieser Bestimmung kann die Verkehrsordnung vom Bundesrate nur in der Erwartung erlassen sein, daß die Eisenbahnverwaltungen dieselbe freiwillig oder infolge Zwanges ihrer Aufsichtsbehörden zur Grundlage ihres Geschäftsverkehrs machen und so für die Transportgeschäfte der deutschen Eisenbahnen gemeinsame Vertragsnormen geschaffen werden, da dem Reiche weder nach dieser noch einer sonstigen Bestimmung der Reichsverfassung ein Zwangsmittel zu deren Einführung durch die einzelnen Eisenbahnverwaltungen zusteht.

Das Reich vermag die Verkehrsordnung in eigener Macht lediglich im Geschäftsverkehr der Reichseisenbahnen zur Anwendung zu bringen (Art. 41 R.V.; Gesetz betr. die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes vom 27. Juni 1873 Reichsges.-Bl. 1873 S. 164 f. und allerh. Erlaß betr. die Errichtung des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen vom 27. Mai 1878 Reichsges.-Bl. 1879 S. 193).

Die Geltung der Verkehrsordnung beruht auf keinen gesetzgeberischen Akt (vgl. Art. 5 R.V.), sondern auf der Erklärung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen, daß sie ihre Transportgeschäfte nach Maßgabe der Verkehrsordnung abschließen. Diese ist sonach nicht ein Reichseisenbahngesetz, auch nicht eine zur Ausführung eines solchen vom Bundesrat erlassene Verwaltungsvorschrift (Art. 7 Ziff. 2 R.V.) vielmehr ein Statut, nach welchem die einzelnen Eisenbahnverwaltungen ihre Transportgeschäfte abschließen.

Da die Verkehrsordnung jedweden gesetzlichen Charakters ent-

behrt, so macht die Anwendung ergänzender oder abweichender Bestimmungen seitens der Eisenbahnverwaltungen diese zwar eventuell der Aufsichtsbehörde bezw. (mit Ausnahme Bayerns s. Ges. u. Verordn. Bl. 1892 S. 759 Ziff. I, Art. 46 R.V.) dem Reichseisenbahnamte gegenüber verantwortlich, (Vgl. V.O. I Abs. 2) aber die daraufhin abgeschlossenen Transportgeschäfte werden in ihrer rechtl. Wirkung nicht beeinflußt, da dieselben hindurch einen gesetzwidrigen Inhalt nicht erhalten (Laband Bd. II § 72 S. 372 ff., Meyer Georg S. 499 und Rönne Bd. II Abth. I § 100 S. 314 ff., Endemann Recht der Eisenbahnen § 110 S. 515 ff.)

Andererseits vermögen Bestimmungen der Verkehrsordnung, welche zwingenden Rechtssätzen widersprechen, diese nicht abzuändern, so daß die daraufhin abgeschlossenen Rechtsgeschäfte einen rechtswidrigen Inhalt erhalten. (Vgl. Goldschmidt in G.Z. Bd. XXVI. S. 610 ff., Thöl Handelsr.-Erörterungen, Meyer Gg. l. c. Laband l. c.) — die Eisenbahnen thun mit der Veröffentlichung der Verkehrsordnung kund, daß sie, wenn Jemand sich bereit erklärt, mit ihnen einen Vertrag nach Maßgabe der Verkehrsordnung abzuschließen, auf ein solches Angebot eingehen.

In der Verkehrsordnung nebst dem Tarif (Vgl. § 7 V.O.) ist nicht ein Vertragsanerbieten der Eisenbahn zu erblicken, dieselbe stellt vielmehr nur den Inhalt dar, welchen ein Vertragsanerbieten haben muß, um seitens der Eisenbahnverwaltung angenommen zu werden. (Windscheid Bd. II § 308 S. 167, Dernburg Bd. II. § 11 S. 28 ff., Laband II § 71 S. 295 ff., Goldschmidt in G.Z. Bd. IV S. 594.)

§ 2.

In dem Personentransportvertrage übernimmt die Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung, eine Person mittelst der Eisenbahn gegen eine bestimmte Geldleistung an einen bestimmten Ort zu bringen. Endemann (Recht der Eisenbahnen § 112 S. 525 Handelsrecht § 150) sieht hierin wesentlich die Uebernahme einer Verpflichtung seitens der Eisenbahnverwaltung zur Leistung einer bestimmten Arbeit und bezeichnet demgemäß den Personentransportvertrag als einen Arbeitsvertrag, welchen er als besondere Vertragsart in das Privatrechtssystem eingereiht wissen will. Allein es ist

nicht sowohl gewollt, daß eine gewisse Arbeit geleistet werde, als daß dieselbe einen bestimmten Erfolg habe. Die Arbeitsleistung ist nur als Mittel zum Zwecke mit diesem gewollt. Der Vertragswille ist wesentlich darauf gerichtet, daß die vertragsschließende Person mittelst der Eisenbahn an einen bestimmten Ort gelange.

Vereinbart ist also ein Arbeitserfolg, ein Werk, und erscheint somit der Personentransportvertrag als ein Werk oder Werkverdingungsvertrag, locatio conductio operis (vgl. Windscheid Bd. II § 399 S. 452, § 401 S. 459 ff., Dernburg Bd. II S. 113, S. 296, R O G.G. Bd. IV Nr. 3, Eger Frachtrecht Bd. I S. 15, 16, Staub zu Art. 390 H.G B. § 1a, Schott in Endemann's Handb. f. Handelsrecht § 357 Note 3, R.O.H.G. Bd. XI S. 20, Bd. IV Nr. 3, R.G. XV S. 76, XXV S. 112.)

Die Eisenbahnunternehmer sind regelmäßig juristische Personen Fiskus, Aktiengesellschaften . Naturgemäß ist die Ausführung des Transportes nur durch Vertreter derselben möglich. Der Transportvertrag kann daher auch nur dahin gehen, daß der Eisenbahnunternehmer die Beförderung durch seine Organe bewerkstelligen lasse nicht seine, sondern deren Arbeitsleistung verspricht. Die Eisenbahnunternehmer haften daher unbedingt für die Handlungen ihrer Vertreter und deren Gehilfen vgl. Windscheid Bd. II § 401 S. 460. Diese Haftpflicht ist übrigens in der Verkehrsordnung ausdrücklich statuirt § 9. Der Begriff des Werkvertrages wird hiedurch nicht aufgehoben, da demselben nur wesentlich ist, daß vom Unternehmer ein Arbeitsprodukt geleistet werde, nicht aber, daß dasselbe seine ureigene Schöpfung ist. Dernburg Bd. II § 113 S. 298 Note 11, Windscheid Bd. II § 401, S. 460 Note 3a).

Die Haftung erstreckt sich hiebei auf jeden Grad der Verschuldung, mag diese in einem Thun oder Lassen bestehen (Windscheid Bd. II § 401 S. 459, Dernburg Bd. II § 37, S. 98.)

In einem Punkte ist indeß die Haftpflicht der Eisenbahnen beim Personentransport eine weitergehendere als bei der Werkverdingung.

Wird nämlich ein Reisender (oder eine Person überhaupt) durch einen Unfall, welcher mit der dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefährlichkeit im ursächlichen Zusammenhange steht, verletzt oder getötet, so haftet der Eisenbahnunternehmer nicht nur für

seiner Leute Handlungen, sondern auch für die Handlungen dritter Personen, und nicht blos für schuldhafte Handlungen, sondern auch für den Zufall. (Reichsgesetz v. 7. Juni 1871 betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken a. l. m. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen § 1, Reichsges. Bl. 1871 S. 207 ff.) Zur Geltendmachung des Anspruches heraus, dessen Umfang zugleich in den §§ 3, 4 l. c. näher bestimmt ist, genügt es, darzuthun, daß die Tötung oder Verletzung die Folge eines Eisenbahnbetriebsunfalles ist. Der Eisenbahn steht dagegen lediglich die Einrede zu, daß der Betriebsunfall durch eigenes Verschulden des Verletzten oder Getöteten oder durch höhere Gewalt, durch unabwendbaren äußeren Zufall, eingetreten ist. (Vgl. Eger Reichshaftpflichtgesetz S. 3, 5. 69 ff., 71 ff., 76 f., 159 ff.; Endemann Recht der Eisenb. § 134 ff.)

Diese Haftpflicht beruht nicht auf dem Personentransportvertrag, sondern ist im Reichshaftpflichtgesetz begründet, sie ist obligatio ex lege non ex contractu.

§ 3.

Der Abschluß des Personentransportvertrages erfolgt regelmäßig mündlich am Fahrkartenschalter. Als Werkverdingungsvertrag ist der Personentransportvertrag ein Konsensualkontrakt, d. h. er wird perfekt in dem Augenblicke, in welchem zwischen den Kontrahenten bezüglich der wesentlichen Erfordernisse des Vertrages Uebereinstimmung herrscht. Zur Perfektion gehört das Anerbieten des Reisenden, sich mittelst eines Zuges gewisser Gattung in einer bestimmten Wagenklasse an einen bestimmten Ort befördern zu lassen, die Annahme dieses Anerbietens seitens der Eisenbahn und die Leistung eines bestimmten Preises. Im Uebrigen gelten stillschweigend die Normen der Verkehrsordnung beziehungsweise mit den Zusatzbestimmungen der kontrahirenden Eisenbahnverwaltung (vgl. oben § 1) als vereinbart. Selbstverständlich können diese indeß vom Reisenden als Vertragsinhalt nur gewollt sein, wenn er dieselben kannte oder wenigstens wußte, daß besondere Beförderungsbedingungen bestehen. Hat die Eisenbahn eine dem Publikum zugängliche Hinweisung hierauf erlassen und dasselbe in den Stand gesetzt, sich von den Beförderungsbedingungen zu unterrichten, so ist im Zweifel

anzunehmen, daß der Reisende sich beim Vertragsabschluß den bestehenden Beförderungsbedingungen unterwerfen wollte (vgl. Goldschmidt in G.Z. Bd. IV. S. 600, Endemann Recht der Eisenb. § 110 S. 515.)

Der Schalterbeamte schließt den Vertrag nicht im eigenen Namen ab, sondern Namens des Eisenbahnunternehmers als dessen Handlungsbevollmächtigter. Als zum Vertragsabschluß bevollmächtigt muß im Zweifel jeder gelten, welcher im Fahrkartenlokal am Fahrkartenschalter thätig ist. Es ist Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, dafür Sorge zu tragen, daß nicht solche Personen am Schalter sind, welche keine Vollmacht zum Vertragsabschluß haben. Sie muß deren Handlungen für sich gelten lassen. Art. 47, 50, 52 H.G.B).

Als Schalterbeamte können natürlich auch minderjährige Personen fungiren, da sie sich nicht selbst, sondern den Eisenbahnunternehmer verpflichten.

Bezüglich der Person des Reisenden verlangt das Verkehrsleben, daß auf Eigenschaften desselben, welche ihre Handelsfähigkeit aufhebt oder mindert Alter, Entmündigung), regelmäßig eine Rücksicht nicht genommen wird. Selbstverständlich gilt indeß auch hier der Rechtssatz, daß die Verträge mit solchen Personen nichtig sind; entweder überhaupt (bei Kindern unter 7 Jahren und Geisteskranken oder weil der Vertragsabschluß als Vermögensbeeinträchtigung erscheint bei Vergnügungsreisen Minderjähriger und Verschwender ꝛc.)

Das für die Werkleistung der Eisenbahn zu zahlende Entgelt ist durch die Tarife bestimmt (§ 7 Abs. 1 V.O.)

Als solches wird von der Eisenbahn außer den gesetzlichen Zahlungsmitteln, wo das Bedürfnis vorhanden, auch das auf den ausländischen Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld — jedoch mit Ausschluß der Scheidemünze — zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei der betreffenden Abfertigungsstelle durch Anschlag veröffentlichten Kurse angenommen, insoweit nicht der Annahme ein gesetzliches Verbot (vgl. Art. 13 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873, Reichsgesetz-Bl. 1873 S. 233 ff.) entgegensteht. (§ 8 V.O.) Diese ausländischen Münzen sind nicht Geld d. h. gesetzliche Zahlungsmittel. Daher sind die Transportverträge, bei welchen dieselben als Entgeld gegeben bezw. genommen

werden, nicht als Werkverdingungs- als Mietverträge zu erachten, sondern als diesen analog zu beurteilende Verträge eigener Art. (Vgl. Windscheid Bd. II § 399 S. 451, 453, Dernburg Bd. II § 110 S. 287, § 26 S. 73 ff., Münzgesetz vom 9. Juli 1873 im Reichsgesetz-Bl. 1873 S. 233 ff., insbesondere Art. 8, Abs. 1, Verordnung betr. die Einführung der Reichswährung vom 22. Dez. 1875 im Reichsgesetz-Bl. 1875 S. 303).

Die Verkehrsordnung macht keine Erwähnung von den inländischen Reichskassenscheinen und Banknoten. Sie gehören nicht zu den gesetzlichen Zahlungsmitteln, werden indeß von den Eisenbahnen gleichwohl angenommen. Die Verkehrsordnung zählt sie wohl fälschlich unter die gesetzlichen Zahlungsmittel. Sie sind dies ebensowenig als die ausländischen Münzen s. § 5 Abs. 2 des Ges. betr. die Ausgabe von Reichskassenscheinen vom 30. April 1874 Reichsgesetz-Bl. 1874 S. 40 ff. bezw. das Bankgesetz vom 14. März 1875 § 2, Reichsgesetz-Bl. 1875 S. 177 ff.)

§ 4.

Bei Abschluß des Personentransportvertrages erhält der Reisende seitens der Eisenbahn eine Fahrkarte ausgehändigt. Dieselbe soll nicht eine Quittung über das bezahlte Mietgeld sein, s. Kuntze in Holtzschuher's Theorie und Casuistik Bd. II S. 190, Pappenheim Inhaberpapiere § 11 S. 84; A. M. Ruckdeschel in Holtzendorff's Rechtslexikon „Regl. der Eisenb." Bd. II$_3$ S. 277 ff., Goldschmidt in G.Z. Bd. V S. 597 und wie es scheint auch Felix Dahn in seinen handelsrechtlichen Vorträgen S. 125).

Ebensowenig stellt dieselbe eine Beweisurkunde schlechthin oder ein sogenanntes qualifizirtes Legitimationspapier (s. Staub S. 640 § 7 zu Art. 271 H.G.B.) oder Legitimationszeichen (Gareis in Busch Arch. Bd. 34 S. 97 ff. insbes. S. 103) d. h. eine Urkunde dar, auf deren Vorzeigung zwar die Eisenbahn befugt ist, das Fahrtrecht des bloßen Inhabers derselben als voll bewiesen zu erachten und dasselbe mit liberirender Wirkung gegen den wirklich Berechtigten zu gewähren, wogegen der Inhaber derselben nicht berechtigt ist, die Beförderung zu beanspruchen (s. Pappenheim l. c. § 10 S. 79).

Vielmehr ist in derselben das durch den Transportvertrag

nach Maßgabe der Verkehrsordnung erworbene Fahrtrecht verbrieft. In der Fahrkarte ist der durch den Transportvertrag erworbene Beförderungsanspruch verkörpert, dieser bildet ihren Wert. Dieselbe ist daher ein Wertpapier, ein Papier, dessen Wert in dem damit verbundenen Fahrtanspruch besteht und mit diesem steht und fällt. In der Fahrkarte erhält der durch Vertragsabschluß erworbene Beförderungsanspruch eine vom Vertrag losgelöste, selbständige Existenz. Derselbe entsteht aus dem Transportvertrage und besteht in der Fahrkarte. In dieser ist der Fahrtanspruch konkretisirt, so daß er als Sache erscheint. Durch den Vertragsabschluß wird diese Sache erworben und so stellt sich derselbe dar in der Form des Kaufes der Fahrkarte vgl. Pappenheim l. c. Fuchs Wilhelm die Karten und Marken des tägl. Verkehrs. Endemann, Recht der Eisenb. § 132, S. 673, Windscheid Bd. II § 291 Note 2, vgl. auch Staub S. 670). Diese Auffassung von der rechtlichen Natur der Fahrkarte entspricht nicht nur der Verkehrsordnung lies Verkehrsanschauung, sondern sie kommt insbesondere auch in der Verkehrsordnung zum Ausdrucke.

Die Verkehrsordnung spricht von einem Verkaufe der Fahrkarten (§ 11 Abs. 1 i. f. § 13 Abs. 1 pr. § 17 Abs. 1 pr.) einem Anspruche auf Verabfolgung der Fahrkarte § 13 Abs. 1 i. f.) vom Preisunterschied der einzelnen Fahrkarten § 14, § 19 Abs. 3, V.O.), von der Bezahlung und Entwertung, sowie dem Umtausche der Fahrkarten § 13 Abs. 3 i. f. bezw. § 14 Abs. 3 und § 19 Abs. 3) endlich vom dem Anspruche, welchen die Fahrkarte gewährt, § 14 Abs. 1, § 15, § 17 Abs. 3 u. § 19 Abs. 3.)

Diese Ausdrucksweise der Verkehrsordnung kann nur der Auffassung entspringen, daß der Beförderungsanspruch aus dem Transportvertrage in der Fahrkarte verbrieft und sinnlich verkörpert und diese daher ein Wertpapier ist.

§ 5.

Die Fahrkarte muß die Strecke, für welche sie Geltung hat, die Gattung des Zuges, die Wagenklasse, sowie den Fahrpreis, soferne derselbe nicht Valutaschwankungen unterliegt, somit den wesentlichen Inhalt des mit ihr verbundenen Fahrtrechtes enthalten (§ 12 V.O.)

Dagegen enthält die Fahrkarte weder den Namen des Berechtigten, noch den des Ausstellers. Der letztere ergibt sich indeß aus der Ausgabestelle, dem Namen der Zugangsstation. Der Mangel an Ersterem kennzeichnet die Fahrkarte als Inhaberpapier. Dieser rechtlichen Qualification der Fahrkarte steht der Umstand nicht entgegen, daß dieselbe weder der Inhaberklausel, noch einen diesen ersetzenden Vermerk trägt. (A. M. Staub zu Art. 307 H.G.B. § 1 auf Grund R.G.E. Bd. XIII S. 153 f.)

Der Inhalt der Fahrkarte kann naturgemäß nur ein Abriß, ein Auszug aus der Verkehrsordnung sein und findet in dieser notwendig seine Ergänzung. Aus dieser aber muß, nachdem sie, wie ausgeführt, an die Fahrkarte die Fahrtberechtigung knüpft, ohne andererseits die Person zu bezeichnen, welche dieselbe geltend zu machen befugt ist, das Wertpapier (die Fahrkarte also nicht Namenpapier sein kann, der Wille entnommen werden, daß die Eisenbahn dem jeweiligen Inhaber der Fahrkarte verpflichtet sein und leisten wolle; die Fahrkarte also ein Inhaberpapier sein soll. Der Wille des Ausstellers einer Urkunde aber ist bezüglich der rechtlichen Natur derselben maßgebend s. Motive zum Entw. eines deutschen bürgerl. Gesetzb. Bd II S. 721 f.); darnach kann der Wille der mit der Eisenbahn kontrahirten Person auch nur darauf gerichtet sein, daß sie dem Inhaber der Fahrkarte verpflichtet werden soll, da die Eisenbahn nach dem angeführten Inhalt der Verkehrsordnung nur ein diesbezügliches Vertragsanerbieten anzunehmen gewillt ist.

Geht man von der Ansicht aus, daß die rechtliche Verpflichtung des Ausstellers des Inhaberpapieres zu der in demselben bezeichneten Leistung nicht durch Vertrag, sondern durch den in der Inhaberurkunde erklärten einseitigen Verpflichtungswillen entsteht Kreationstheorie vgl. Pappenheim l. c. S. 8 ff., Kuntze Obligation und Singularsuccession § 62 – 64; die Lehre von den Inh. Pap. § 79 ff.; Motive zum Entw. eines bürgerl. Gesetzb. Bd. II S. 695, Windscheid Bd. II § 304, Note 11 so stellt sich der Vertragsabschluß nicht nur in der Form, sondern dem Wesen nach als Kauf dar. Gegenstand des Kaufes ist das in der Fahrkarte verkörperte und so als Sache erscheinende Beförderungsversprechen der Eisenbahn, die Fahrkarte als Wertpapier. Der Kauf betrifft sonach eine bewegliche Sache, aber eine solche bewegliche Sache, welche nicht Gegen-

stand des Handelsverkehrs, nicht Waare ist. Der Kauf der Fahrkarte ist daher kein Handelskauf im Sinne der Art. 357, 359 H.G.B., sondern nur ein handelsgeschäftlicher Kauf. Sonach finden auf denselben die Bestimmungen des 2. Titels des 4. Buches des Handelsgesetzes über den Handels-Kauf keine Anwendung, wohl aber die allgemeinen Bestimmungen des Gesetzbuches über Handelsgeschäfte (Staub zu Art. 337 H.G.B. § 1 u. 2, R.G. Bd. XXVI S. 43). Der Umtausch der Fahrkarte gegen Geld erfolgt Zug um Zug, von Hand in Hand: der Kauf der Fahrkarte ist daher ein Real- oder Naturalkauf (vgl. Dernburg Bd. II § 94 S. 244).

Der Wille des Käufers geht nicht auf den Erwerb einer Fahrkarte überhaupt, sondern einer Fahrkarte für eine bestimmte Strecke, sowie eine bestimmte Zugsgattung und Wagenklasse. Verspricht sich der Reisende beim Begehr der Fahrkarte oder vergreift sich der Schalterbeamte bei Abgabe derselben oder versteht er unrichtig und wird dies erst nachträglich bemerkt, so ist der Kauf wegen Irrtums nichtig, da das Gewollte nicht als Kaufsgegenstand bezeichnet und das Bezeichnete als solches Bezeichnete nicht gewollt wurde, somit eine Einigung zweier Willen, wie es der Vertragsbegriff fordert, nicht stattfand. (Vgl. Windscheid Bd. I § 76 ff., S. 198 ff. Dernburg Bd. I § 87 S. 197 ff.) Es entsteht ein Rechtsanspruch condictio sine causa auf Herausgabe des Kaufpreises gegen Rückgabe der Fahrkarte bezw. auf Rückgabe der Fahrkarte gegen Erstattung des Kaufpreises (vgl. Dernburg Bd. II § 143 S. 365 lit. a).

Ist der Irrtum auf Seite des einen Kontrahenten ein verschuldeter, so ist der Gegenkontrahent berechtigt, Schadenersatz zu fordern, so z. B. wenn der Reisende durch schuldhaften Irrtum des Schalterbeamten in den Besitz einer nicht gewollten Fahrkarte gelangt, in Folge Umtausches den Zug versäumt und hiedurch Schaden erleidet, vorausgesetzt, daß nicht auf Seite des Reisenden konkurrirendes Verschulden vorliegt (vgl. Windscheid Bd. I § 101 S. 289, II § 257, 258 S. 30 ff., § 451 S. 628 ff., Dernburg Bd. II § 36 S. 97 ff.)

Ein Kauf liegt nur vor, so weit gesetzliche Währungsmittel als Kaufpreis gegeben werden; andernfalls Tausch. (Vgl. oben § 3 S. 11 f.)

Nach dieser Auffassung bezeichnet die Verkehrsordnung den Inhalt des einseitigen Verpflichtungswillen der Eisenbahn, welchen sie in der Fahrkarte zum Kaufe feilbietet.

Die Verkehrsordnung enthält keine ausdrückliche Bestimmung über die Vollziehung des Inhaberpapiers, der Fahrkarte, bezeichnet nicht den Akt, mit welchen sie ihren Verpflichtungswillen in der Fahrkarte verkörpert und so diese zum Inhaberpapier macht.

Nach den bei den Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen ist anzunehmen, daß dieser Verpflichtungsakt in der Abstempelung der Fahrkarte gegeben ist. (Vgl. § 19 Abs. 3 V.O.) Gelangt sonach eine abgestempelte Fahrkarte gegen den Willen der Eisenbahn in den Verkehr, so wird der gutgläubige Erwerber derselben nach Maßgabe der Verkehrsordnung aus der Fahrkarte als Eigentümer berechtigt. Art. 306 H.G.B., vgl. Pappenheim l. c. S. 8 ff. Motive zum Entwurf eines d. bürgerl. Gesetzb. S. 697.)

Steht man auf dem Boden der Emissionstheorie, wonach ein Inhaberpapier nicht allein durch die Ausstellung, sondern erst durch die hinzukommende Ausgabe desselben seitens des Ausstellers entsteht oder der Vertragstheorie, so kann der gutgläubige Erwerber der Fahrkarte, das Eigentum hieran nur nach deren Ausgabe bezw. nach Abschluß des Transportvertrages erwerben, da die Fahrkarte vorher die Eigenschaft eines Inhaberpapieres nicht besitzt. (Vgl. Dernberg Bd. II § 9 S. 24 Note 9.)

Der Dieb und unredliche Erwerber der zum Inhaberpapier gewordenen Fahrkarte erwirbt zwar nicht das Eigentum an der Fahrkarte, er kann den Beförderungsanspruch nicht aus dem Eigentumsrechte an der Fahrkarte, dagegen aber aus der Innehabung geltend machen; er hat ein Recht nicht an, aber aus der Fahrkarte (Art. 306 f. H.G.B.; Pappenheim l. c. § 5). Die Eisenbahn ist auf Vorzeigung der Fahrkarte nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, das dort enthaltene Beförderungsversprechen an den Inhaber diesem gegenüber einzulösen. (Vgl. Motive zum Entw. eines d. bürgerl. Gesetzbuch. Bd. II S. 687.) Der Eisenbahn steht ein Prüfungsrecht nur bezüglich der Giltigkeit, nicht auch bezüglich des Erwerbers seitens des Inhabers zu.

Dies schließt natürlich nicht aus, daß die Eisenbahn, welche

von einem strafbaren Fahrkartenerwerb erfährt, den Erwerber auf Grund § 112 f. R. St. P. O. vorläufig festnehmen läßt und ihm so die Ausübung des Fahrtrechtes unmöglich macht.

§ 6.

Die Verkehrsordnung § 6 bestimmt, daß unter gewissen Voraussetzungen die Beförderung von Personen, Tieren und Sachen seitens der Eisenbahn nicht verweigert werden könne. Diese Bestimmung ist ungenau. Die Verkehrsordnung will damit offenbar der gesetzlichen Vorschrift Art. 422 H.G.B.) gerecht werden, bezw. dieselbe auf den Personentransport ausdehnen, wonach eine Eisenbahn, welche zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes, bezw. Personentransport- oder Kaufvertrages nur aus den gesetzlichen Gründen verweigern darf.

Darnach ist § 6 V.O. bezüglich des Personentransportes dahin aufzufassen, daß die Eingehung des Personentransport- bezw. Kaufvertrages seitens der Eisenbahn nicht verweigert werden kann, soferne:

1. Den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn entsprochen wird,
2. Die Beförderung aus der zu verkaufenden Fahrkarte mit den regelmäßigen Transportmitteln noch möglich erscheint,
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten, die Beförderung aus der zu verkaufenden Fahrkarte hindern.

Wird ein verkehrsordnungsmäßiges Anerbieten zum Abschluß eines Personentransport- bezw. Kaufvertrages seitens der Eisenbahn nicht angenommen, ohne daß die Verweigerung der Annahme nach richterlichem Ermessen durch einen der vorerwähnten Gründe gerechtfertigt erscheint, so ist der Anbietende berechtigt, von der Eisenbahn allen Nachtheil ersetzt zu verlangen, welchen er infolge des auf die Erklärung der Eisenbahn, daß sie ein gehöriges Vertragsanerbieten annehmen werde, wenn nicht einer der obigen Umstände vorliegt, gesetzten und getäuschten Vertrauens erlitten hat (sog. negative Vertragsinteresse; vgl. Windscheid Bd. II § 307 S. 156 Note 5, Dernburg Bd. II § 10 S. 27, § 44 S. 117 ff.)

Das Vertragsanerbieten muß, um verkehrsordnungsgemäß zu

sein, auf Stationen mit geringerem Verkehr innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerem Verkehr innerhalb der letzten Stunde und zwar je bis 5′ vor Abgang des Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, gestellt werden. Liegt zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine kürzere Zeit als eine Stunde, so kann die Ausgabe der Fahrkarten für den später abgehenden Zug auch auf Stationen mit größerem Verkehr frühestens eine halbe Stunde vor dessen Abfahrtszeit gefordert werden. Hiebei muß auf Verlangen der Eisenbahn das in vorbezeichneter Art (oben § 3 S. 11 f.) zu entrichtende Fahrgeld abgezählt bereit gehalten werden (§ 13 Abs. 1 und 2 der V.O.)

Ueber den Begriff „Stationen mit geringerem oder größerem Verkehr" entscheidet im Streitfall das richterliche Ermessen, falls die Stationen dem reisenden Publikum nicht in der erforderlichen Weise als solche geringeren oder größeren Verkehrs ausdrücklich oder durch Angabe der Zeit der Fahrkartenausgabe bei jeder Station bekannt gemacht sind.

Einzelne bestimmte Plätze in den Eisenbahnwägen werden außer für bestimmte Züge mit besonderen Einrichtungen und für besonders eingerichtete Wägen nicht verkauft.

Dagegen kann ein Anspruch auf Beförderung in eigener Wagenabtheilung von einem oder mehreren Reisenden zusammen erworben werden. Die Eisenbahnverwaltungen können hiefür höchstens so viele Fahrkarten gelöst verlangen, als die Wagenabteilung Plätze enthält, andererseits dürfen nicht mehr Personen in die Abteilung aufgenommen werden, als Fahrkarten bezahlt sind. Diese Berechtigung kann aber auf der Abgangsstation nur spätestens 30′ vor Abgang des zu benutzenden Zuges und nur insoweit erworben werden als es die Zugsbelastung erlaubt (vgl. § 23 der Betriebsordg. für die Haupteisenbahnen Deutschlands v. 5. Juli 1892, Reichsges. Bl. 1892 S. 703, bayr. Ges. u. Verord. Bl. 1892 S. 827) und auf Zwischenstationen nur dann, wenn unbesetzte Wagenabteilungen in dem ankommenden Zuge vorhanden sind (§ 13 Abs. 3 V.O.)

Auf der Zugabgangsstation hat der Inhaber der Fahrkarte innerhalb der Zeit der Fahrkartenabgabe außerdem Anspruch auf Umtausch seiner Fahrkarte gegen eine solche höher oder niedriger Klasse oder nach einer anderen Station unter Ausgleich des Preis-

unterschiedes soweit in der neubeanspruchten Wagenklasse noch Platz vorhanden und die umzutauschende Fahrkarte nicht bereits entwertet (durchlocht) ist (§ 14 Abs. 2 V.O.)

Leitet man die Fahrtobligation aus dem Transportvertrag her, so ist im Fahrkartenumtausch eine Novation gelegen. Es wird die bestehende Fahrtforderung durch Begründung einer neuen aufgehoben. Vgl. Windscheid Bd. II § 353 S. 309, Dernburg Bd. II § 59 S. 157 Note 2. Nimmt man dagegen an, daß die Fahrtforderung durch den Kauf der Fahrkarte erworben wird, so liegt ein Umtausch zweier verschiedenwertiger Gegenstände gegen Tauschaufgabe vor.

Für Teilstrecken besteht ein Anspruch auf Fahrkartenumtausch nicht. Doch kann die Eisenbahn ein Übergehen auf Plätze einer höheren Klasse gegen Entrichtung eines im Tarif festzusetzenden Preiszuschlages also gegen Lösung einer Zuschlags- oder Ergänzungskarte sowohl auf der Abgangsstation als auf Zwischenstationen gewähren § 14 Abs. 3 V.O. In der Lösung der Zuschlagskarte liegt der Kauf eines neuen, die Fahrkarte ergänzenden Inhaberpapieres bezw. der Abschluß eines den ursprünglichen Vertragsinhalt teilweise abändernden neuen Vertrages.

Als Ergänzung der Fahrkarte gibt die Zuschlagskarte nur mit jener Fahrtberechtigung. Die Fahrkarte gewährt eigene Fahrtberechtigung, welche aber durch die Zuschlagskarte einen theilweise veränderten Inhalt erhält.

Wer beabsichtigt, eine Fahrkarte zu lösen, ist berechtigt, sich innerhalb der letzten Stunde vor Abgang des Zuges bis zum Schlusse der Fahrkartenausgabe im Warteraum der Eisenbahn aufzuhalten. (§ 15 V.O.)

§ 7.

Die Fahrkarte gibt dem Inhaber Anspruch auf Beförderung nach Maßgabe des Inhaltes der Fahrkarte und der Verkehrsordnung. Darnach gibt die Fahrkarte zunächst Anspruch auf den Aufenthalt im Wartesaale der entsprechenden Klasse, jedoch nur frühestens eine Stunde vor Abgang des nächsten nach der Bestimmungsstation führenden Zuges. Dem auf einer Übergangsstation ankommenden Reisenden ist gestattet, sich in dem Warteraum derjenigen Bahn,

auf welcher er die Reise fortsetzt bis zum Abgange des von ihm zu benützenden nächsten Zuges aufzuhalten, gleichviel welcher Zeitraum dazwischen liegt, in der Zeit von 11 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, jedoch nur soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnehin für die von dieser Station abreisenden Personen geöffnet sein muß (§ 15 V.O.) Zum Einsteigen muß Seitens der Eisenbahn eine Aufforderung erfolgen durch Abrufen oder Abläuten in den Wartesälen oder durch ein aus 2 Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal. (§ 16 Abs. 1 V.O.)

Die Eisenbahnbediensteten sind verpflichtet, dem Reisenden auf Verlangen einen Platz anzuweisen. Hiebei haben die mit durchgehenden Fahrkarten versehenen Reisenden den Vorzug vor den neu hinzutretenden. Soferne in dem Zuge wenigstens drei Abteilungen 2. und 3. Wagenklasse vorhanden, haben die Frauen mit Fahrkarten dieser Klassen Anspruch auf Anweisung von Plätzen in einer besonderen (Frauen-) Abteilung, so lange in derselben Plätze unbesetzt sind. In Ermanglung dieser Voraussetzung ist die Eisenbahn gehalten, allein reisende Frauen auf Verlangen möglichst nur mit Frauen zusammen und zwar soweit thunlich in einer besonderen Abteilung zu setzen (§ 17 V.O.) Ein Anspruch für die Beibehaltung des gewählten bezw. angewiesenen Platzes besteht nur für den Fall, daß der Platz beim zeitweiligen Verlassen desselben belegt wird (§ 24 Abs. 2 V.O.)

Die Fahrkarte gibt Anspruch auf fahrplanmäßige, ununterbrochene Beförderung zur Bestimmungsstation. Wird daher infolge einer Zugsverspätung der Anschluß an den von der Uebergangsnach der Bestimmungsstation führenden Zug versäumt, so gilt das Beförderungswerk nicht als geleistet. Gleichwohl kann der Fahrkarteninhaber nicht das gesammte Erfüllungsinteresse geltend machen. Vielmehr hat derselbe lediglich Anspruch auf Rückerstattung des bezahlten Fahrgeldes und freie Rückfahrt mit dem nächsten zur Abgangsstation zurückführenden Zuge und zwar in der auf der Hinreise benützten Wagenklasse. (§ 26 Abs. 2 V.O.) Diese Rückfahrt, welche ohne Unterbrechung zu geschehen hat, ist zugleich Bedingung für den Anspruch auf Ersatz des Fahrgeldes, da andernfalls anzunehmen, daß der Reisende auf das ihm zustehende Recht auf ununterbrochene Beförderung zum Bestimmungsort verzichtet habe.

Die Geltendmachung des Ersatzanspruches ist weiters an eine bestimmte Form und Frist gebunden. Der Anspruch ist nämlich bei Vermeidung des Verlustes desselben unter Vorlage der Fahrkarte sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher bezw. dessen Stellvertreter sowie nach Rückkehr zur Abgangsstation dem Vorsteher der letzteren oder dessen Stellvertreter anzumelden. Über die geschehene Anmeldung kann Bescheinigung verlangt werden. (§ 26 Abs. 2 und 3 V.O.)

War dem Reisenden bereits bei Lösung der Fahrkarte bekannt, daß der Zug infolge verspäteten Abgehens den Anschluß nicht erreichen könne, so fällt natürlich obiger Anspruch hinweg; war dieses erst nach Lösung der Fahrkarte der Fall, so hat er Anspruch auf Herausgabe des Fahrkartenpreises gegen Rückgabe der Fahrkarte (vgl. § 26 Abs. 6 V.O.)

Fällt die Fahrt infolge Betriebsstörung ganz oder teilweise aus, so ist der Fahrkarteninhaber nur berechtigt das Fahrgeld für die nicht durchzufahrende Strecke ausbezahlt zu fordern. Soweit das Beförderungswerk teilweise geleistet, hat die Eisenbahn Anspruch auf den entsprechenden Teil des Fahrgeldes. (Vgl. Windscheid Bd. II § 401 S. 462.) Die Eisenbahn räumt den Fahrkarteninhaber aber das Recht ein, statt Ersatz des Fahrpreises bezw. Fahrpreisrestes die Beförderung mit dem nächsten, auf der gleichen oder auf einer nicht mehr als ein Viertel weiteren Strecke derselben Bahn nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge ohne Preiszuschlag zu verlangen, soferne dies ohne Überlastung des Zuges (vgl. oben § 6 S. 18) und nach den Betriebseinrichtungen möglich ist und der Zug auf der betreffenden Unterwegsstation fahrplanmäßig hält (§ 26 Abs. 4 V.O.). Ist eine Fahrt bezw. Weiterfahrt nach der Bestimmungsstation wegen streckenweiser Unfahrbarkeit der Bahn überhaupt unmöglich, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheit gegen Ersatz der Mehrkosten thunlichst gesorgt werden. (V.O. l. c. Abs. 5).

Die Fahrkarte gibt lediglich Anspruch auf ununterbrochene Fahrt. Dem Rechte des Reisenden auf ununterbrochene Beförderung steht die Pflicht gegenüber, die Reise ohne Unterbrechung zu machen. Wird die Fahrt unterbrochen, so ist die Fahrkarte für die Weiterfahrt ungiltig. Jedoch hat der Reisende unter der Bedingung, daß

er sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Vorsteher der Zwischenstation oder dessen Stellvertreter die Fahrkarte vorlegt, Anspruch darauf, daß derselbe die Fahrkarte zur Weiterfahrt mit einem am nämlichen Tage oder am nächstfolgenden nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge mittelst entsprechenden Vermerkes für giltig erklärt. Dieser Anspruch besteht indeß für die Fahrt nur einmal, bei Rückfahrkarten auf der Hin- und Rückfahrt je einmal (§25 Abs. 1 V.O.). Eine Verlängerung der für Rückfahrkarten durch die einzelnen Eisenbahnverwaltungen in Ergänzung der Verkehrsordnung festgesetzten Frist wird durch die Unterbrechung der Fahrt nicht herbeigeführt. (§ 25 Abs. 2 l. c.)

Will zur Weiterfahrt ein höher tarifirter Zug benützt werden, so ist eine den Preisunterschied mindestens deckende Zuschlagskarte zu lösen. (§. 25 Abs. 1 i. f. l. c.)

Die einzelnen Eisenbahnverwaltungen sind jedoch befugt, bezüglich der Fahrtunterbrechung weitergehende Vergünstigungen zu gewähren. Andererseits kann aber von denselben mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die Berechtigung zur Fahrtunterbrechung für gewisse Fahrkarten ganz ausgeschlossen oder von besonderen in die Tarife aufzunehmenden Bedingungen abhängig gemacht werden.

Lautet die Fahrkarte auf einen bestimmten Tag, so erlischt das Fahrtrecht aus ihr, wenn die Fahrt an diesem Tage nicht angetreten wird. War der Inhaber einer solchen Fahrkarte nachweisbar bestrebt, die Fahrt am Tage der Ausgabe anzutreten, hat den Zug aber nicht mehr erreicht und die Fahrt also versäumt, so hat derselbe Anspruch auf Giltigkeitserklärung der Fahrkarte für die Fahrt am folgenden Tage, falls er die Fahrkarte nach Versäumung des Zuges ohne Verzug dem Stationsvorsteher und dessen Stellvertreter zu diesem Zwecke vorlegt.

Unter den gleichen Bedingungen hat der Inhaber einer Fahrkarte, welche nur zur Fahrt mit einem Zuge berechtigt, Anspruch darauf, daß dieselbe zur Fahrt mit einem am nämlichen oder folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge für giltig erklärt wird. (§ 19 Abs. 2 V.O.)

Eine Verlängerung der für Rückfahrkarten festgesetzten Frist tritt auch in den Fällen nicht ein (§ 19 Abs. 3 l. c.).

Bei Benützung eines Zuges, welcher höher tarifirt ist, als der

versäumte, ist die Fahrkarte gegen Entrichtung des Preisunterschiedes umzutauschen (§ 19 Abs. 3 V.O.).

Bei Benützung eines Zuges, welcher niedriger tarifirt ist, ist ein Umtausch der Fahrkarte nicht geboten, da die Fahrkarte für den höher tarifirten Zug auch zur Fahrt mit dem niedriger tarifirten Zug berechtigt. Diesfalls ist seitens der Eisenbahn lediglich der Preisunterschied zu erstatten. Die Fahrkarte zeigt aber dann ein Recht an, welches sie nicht gewähren soll § 19 Abs. 3 l. c.).

Der Einklang zwischen dem Soll und Haben der Fahrkarte kann durch Anbringung eines entsprechenden Vermerkes auf der Fahrkarte hergestellt werden.

Der Zug gilt vom Reisenden als versäumt, wenn derselbe bis zur Abgabe des Abfahrtszeichen mittels der Dampfpfeife der Lokomotive oder der Mundpfeife des Zugführers nicht eingestiegen ist. (§ 19 Abs. 1 l. c.)

Die Fahrkarte gibt Anspruch auf einen Platz in der dem Fahrkarteninhalt entsprechenden Wagenklasse nur insoweit als ein solcher vorhanden. Ist dieses nicht der Fall und kann dem Fahrkarteninhaber nach dem Ermessen der Eisenbahn auch nicht ein Platz in einer höheren Wagenklasse zeitweilig eingeräumt werden, so hat derselbe lediglich Anspruch, die Fahrkarte gegen eine solche niedriger Klasse, wenn in dieser ein Platz noch vorhanden, gegen Auszahlung des Preisunterschiedes umzutauschen oder gegen Rückgabe der Fahrkarte den Fahrkartenpreis ausbezahlt zu verlangen (§ 14 V.O.)

Der Anspruch auf Beförderung aus der Fahrkarte ist weiters dadurch bedingt, daß der Fahrkarteninhaber die vorgeschriebene Ordnung beobachtet (vgl. § 16, Abs. 2 u. 3, § 18, § 24 Abs. 2—4 V.O.) sich den Anordnungen der Eisenbahnorgane fügt und den Anstand nicht verletzt, insbesondere nicht betrunken ist. (§ 20 Abs. 2 V.O.) Diese Anordnungsvorschriften sind nicht polizeilicher Natur, vielmehr ist deren Beobachtung Bedingung des privatrechtlichen Anspruches aus der Fahrkarte (vgl. Meyer Georg § 164 S. 327 ff. u. Note 20, Endemann Eisenbahnrecht S. 674; A. M. Laband Bd. II S. 367 Note 1).

Einzelne dieser Fahrtausschließungsgründe unterliegen allerdings auch polizeilicher Ahndung, aber nicht auf Grund der Verkehrsordnung, welche lediglich privatrechtlichen Inhalts, sondern des

Betriebsreglements für die Haupteisenbahnen Deutschlands bezw. Bayerns v. 5. Juli bezw. 10. Dezember 1892 §§ 53–62. Hiezu §§ 22, 29 V.O. Art. 84 bayr. Polizeistrafgesetzb. u. bayr. Ges. u. Verord.-Bl. 1892 S. 855).

Endlich haben Personen keinen Anspruch auf Beförderung bezw. Weiterbeförderung aus der Fahrkarte, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen die Mitreisenden nach dem Ermessen der Eisenbahn belästigen würden bezw. belästigen, soweit nicht für sie eine besondere Abteilung bezahlt wird (vgl. oben § 6 S. 18) und bereit gestellt werden kann. Das Fahrgeld für die nicht durchfahrene Strecke erhalten dieselben ersetzt (§ 20 Abs. 1 V.O.).

Als Nebenleistung gewähren die Fahrkarten dem Inhaber derselben die Mitführung kleiner leicht tragbarer Gegenstände unter eigener Aufsicht. Doch dürfen dieselben die Mitreisenden nicht durch ihren Geruch oder auf andere Weise belästigen und nicht Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften deren Mitführung entgegenstehen.

Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Klasse, wo eine vierte Wagenklasse besteht, die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Stöcken und Kiepen, sowie von ähnlichen Gegenständen, welche Fußgänger mit sich führen, gestattet (§ 28 V.O.)

Feuergefährliche, sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, sind von der Mitnahme unbedingt ausgeschlossen. Jedoch ist Jägern und in öffentlichen Dienst stehenden Personen die Mitführung von Handmunition gestattet. (§ 29 V.O.)

§ 8.

Ein Beförderungsanspruch steht nur dem Fahrkarteninhaber zu. Die Eisenbahn ist daher nur demjenigen zur Beförderung verpflichtet, der sich über den Besitz einer Fahrkarte durch deren Vorzeigung auszuweisen vermag (§ 21 V.O.) Eine Beförderungspflicht der Eisenbahn besteht weiters nur nach Maßgabe des Inhaltes der Fahrkarte und des denselben ergänzenden Inhaltes der Verkehrsordnung d. i soweit die Fahrkarte giltig ist. Jedoch ist die Eisenbahn nicht berechtigt, eine Person, welche ohne oder ohne giltige

Fahrkarte ist, von der Mit- oder Weiterfahrt ohne weiteres auszuschließen. Vielmehr steht dieser das Recht zu, eine Fahrkarte nachzulösen und damit den Anspruch auf das Beförderungswerk zu erlangen und zwar auch dann noch, wenn dasselbe bereits begonnen ist (teilweise A.M.R.G. E. v. 20. Juni 1883; V.E. Bd. III.)

Mit diesem Rechte auf Nachlösung der Fahrkarte wird dem Reisenden eine Vergünstigung gewährt. Der Reisende wird dieser Vergünstigung jedoch nur teilhaftig gegen Zahlung eines Zuschlages zum Fahrkartenpreise. Dieser Zuschlag kann sich für denjenigen Reisenden, welcher unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, zwischen einer Mark und dem Preise der Fahrkarte bewegen.

Wird der Reisende von den Eisenbahnorganen ohne giltige Fahrkarte betroffen oder meldet derselbe, daß er eine Fahrkarte nicht rechtzeitig gelöst habe, ohne sich hiebei auf Verspätung berufen zu können, so hat derselbe, falls sich der Zug noch nicht in Bewegung gesetzt hat, den Betrag von 6 Mk. oder den Fahrkartenpreis zu bezahlen, wenn dieser höher, andernfalls das doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises für die ganze von ihm, und wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird vom Zuge zurückgelegte Strecke, mindestens aber den Betrag von 6 Mk. (§ 21 Abs. 2 V.O.)

Die Verkehrsordnung enthält keinerlei Bestimmung für den Fall, daß der Reisende Leistungen in Anspruch nimmt, zu welcher ihn seine Fahrkarte nicht berechtigt, für welche sie nicht giltig ist, wie wenn derselbe z. B. in einer höheren Wagenklasse oder in einem höher tarifirten Zug eingestiegen ist, als er nach der Fahrkarte berechtigt ist. Nach dem Grundsatze, daß im maius das minus enthalten, ist zu behaupten, daß der Reisende auch in diesem Falle einen Anspruch auf Nachlösung einer Ergänzungskarte (vgl. oben § 6 S. 19) gegen Entrichtung eines Zuschlages nach Analogie der erwähnten Bestimmung des § 21 Abs. 2 V.O. hat.

Verweigert der Reisende die Nachlösung der Fahrkarte, so kann derselbe, weil ohne oder ohne giltige Fahrkarte, und damit ohne Fahrtanspruch, ausgesetzt werden. Derselbe bleibt natürlich Schuldner der Eisenbahn für die in Anspruch genommene Leistung, da er sich bei Inanspruchnahme dieser Leistung, selbst wenn er in Unkenntniß der diesbezüglichen Bestimmungen der Verkehrsordnung

war, sagen mußte, daß sie nur gegen Entgeld geschehe. Handelte er in Kenntnis jener Bestimmungen, so ist anzunehmen, daß er sich denselben unterwerfen wollte und ist daher schuldig den Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke nebst dem festgesetzten Zuschlag zu bezahlen, wenn nicht, so entscheidet im Streitfalle das richterliche Ermessen über den Wert der Leistung der Eisenbahn (vgl. Windscheid Bd. II § 401 S. 475.)

Der Anspruch auf Lösung bezw. Nachlösung der Fahrkarte steht nach dem Ausgeführten regelmäßig jeder Person, der Anspruch auf Beförderung jedem Inhaber einer giltigen Fahrkarte zu.

Die Versagung der Lösung oder Nachlösung der Fahrkarte oder der Beförderung des Fahrkarteninhabers ohne rechtfertigenden Grund ist daher geeignet, als Ausdruck der Geringschätzung des Berechtigten aufgefaßt zu werden, so daß die Eisenbahn (bezw. ihre Organe) hieraus nicht blos zivilrechtlich für das negative Vertrags-Interesse bezw. das Erfüllungsinteresse, sondern eventuell auch strafrechtlich wegen Beleidigung haftbar wird (vgl. gesammelte Aufsätze von Jhering Bd. III S. 373 aus dem 23. Bd. d. Jahrb. f. Dog. 1885 Abth. VI S. 155 ff.)

Ueber die geleistete Zahlung ist dem Reisenden eine Zuschlagskarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen, soweit dieselbe den Preis der nachgelösten Fahrkarte übersteigt. Hier ist die Zuschlagskarte nicht Trägerin eines bestimmten, die Fahrkarte ergänzenden Fahrtrechtes, sondern Beweisurkunde über die geleistete Nebenvergütung für die gewährte Vergünstigung der Fahrkartennachlösung (§ 21 Abs. 3 l. c.)

Den Beförderungsanspruch enthält auch in diesen Fällen die Fahrkarte, aber diese kann nur gegen Zahlung eines Zuschlages nachgelöst werden, dessen Entrichtung mittelst Zuschlagskarte oder sonstwie bescheinigt wird.

Durch Bezahlung des Zuschlages wird nicht der Anspruch auf Beförderung, sondern auf Nachlösung der Fahrkarte erworben. Die hierüber zu erteilende Bescheinigung bezieht sich sonach gar nicht auf den Fahrtanspruch im eigentlichen Sinne.

Es kann daher nicht gefolgert werden, daß, wie die Zuschlagskarte die Bescheinigung über die Entrichtung des Zuschlages, so die Fahrkarte ihrer rechtlichen Natur nach weiter nichts sei, als die Be-

scheinigung über die Bezahlung des Preises der Fahrkarte, daß sie somit den Fahrtanspruch nur bescheinige, nicht aber in sich enthalte. Es findet in jenen Fällen nicht etwa ein Erwerb des Beförderungsanspruches mit besonderen Preisbedingungen und dadurch bedingter besonderer Bescheinigungsform desselben statt, vielmehr geht dem Erwerb des Fahrtanspruches durch den Erwerb der Fahrkarte ein Vertrag über die Zulassung zum Erwerb der Fahrkarte zur Seite. Wird der Reisende erst nach Vollendung des Beförderungswerkes ohne gültige Fahrkarte getroffen, so kann natürlich von einem hierauf zu erwerbenden Rechte nicht mehr die Rede sein; es handelt sich diesfalls lediglich um Bezahlung des Beförderungswerkes. Werden hiefür Fahrkarten erteilt, so haben diese sämmtliche die Natur von Bescheinigungen über die geleistete Zahlung.

§ 9.

Nach § 21 V.O. besteht, wie aus den vorgehenden Erörterungen folgt, für den Reisenden keine Rechtspflicht zu melden, daß er ohne oder ohne gültige Fahrkarte sei. Vielmehr ist es Recht und Pflicht der Eisenbahn, diesbezügliche Kontrolle zu üben. Daher kann nach der bestehenden Praxis (s. R. I. S. 35, II S. 690 B.E. IV S. 467) in dem Verschweigen jener Thatsache kein Unterdrücken einer wahren Thatsache im Sinne des § 263 R.St.G.B. gesehen werden.

Dagegen wird man annehmen müssen, daß dem Reisenden nach der allgemeinen Verkehrsanschauung die Rücksichten der Redlichkeit im Verkehr oder der Moral gebieten, von dem Nichtbesitze einer Fahrkarte dann Meldung zu machen, wenn derselbe von den Kontrollorganen der Eisenbahn hierauf nicht betroffen wurde. Nach der strengeren Rechtsansicht genügt ein derartiges, pflichtwidriges Verschweigen zu dem strafrechtlichen Begriffe des Unterdrückens einer wahren Thatsache. (Oppenhoff zu § 263 R St.P.O. No. 52.)

Zum Betruge fehlt es aber in jedem Falle an dem Thatbestandsmerkmale der Täuschung. Die Täuschung hat eine bestimmte Vorstellung zur Voraussetzung. Diese aber kann bei den mit der Fahrkartenkontrolle betrauten Eisenbahnorganen zufolge § 21 Abs. 2 V.O. nur dahin gehen, daß jeder kontrollirte Reisende im Besitze einer Fahrkarte ist, aber nicht dahin, daß überhaupt jeder im Zuge befindliche Reisende eine Fahrkarte habe. Wird daher ein im Zuge

befindlicher Reisender bei der Kontrolle übersehen, so kann er sich keiner Täuschungshandlung schuldig machen und daher nicht zum Betrüger werden, wenn er in betrügerischer Absicht die Meldung nach geübter Kontrolle unterläßt.

Wie nun, wenn sich ein Reisender ohne Fahrkarte der Kontrolle entzieht, indem er sich in betrügerischer Absicht versteckt?

§ 21 Abs. 1 V.O. statuirt eine Pflicht zur Kontrollunterziehung.

Allein diese Vorschrift ist rechtsverbindlich nur für den Fahrkarteninhaber, der in der Fahrkarte nur ein mit der Pflicht zur Kontrollunterziehung verknüpftes Fahrtrecht besitzt und daher gehalten ist, mit dem Rechte auch die Pflicht zu üben. Verlangt man zum strafrechtlichen Begriff des Unterdrückens einer wahren Thatsache ein rechtswidriges Verschweigen, so ist derselbe also nicht erfüllt, wenn ein Reisender, welcher ohne giltige Fahrkarte ist, sich der Kontrolle entzieht.

Dagegen tritt hier zu dem moralwidrigen Verschweigen in dem Verstecken ein aktives, auf Täuschung angelegtes Verhalten des Reisenden und liegt damit ein strafrechtliches Unterdrücken auch nach der milderen Rechtsauffassung vor. (R. IX S. 742.

Zugleich ist das Kontrollorgan anzunehmen berechtigt, daß jeder Reisende sich den Bestimmungen der Verkehrsordnung unterwerfen wolle und sich daher der Kontrolle unterziehen werde. Diese Vorstellung vorausgesetzt, wird der Kontrolleur durch jene Handlungsweise des Reisenden getäuscht. Ein vollendeter Betrug liegt jedoch nur dann vor, wenn der Zug in Bewegung ist. Vorher fehlt es an einer Leistung und damit regelmäßig an einer Vermögensbeschädigung der Eisenbahn. (A. M. R. III S. 424). Eine solche ist nur dann gegeben, wenn jener Reisende einen Platz besetzt hatte und ein anderer zufolge Platzmangels auf die Mitreise verzichtete. Tauschte derselbe seine Fahrkarte nur gegen eine billigere um, so kann hierin eine Vermögensbeschädigung der Eisenbahn deshalb nicht erblickt werden, weil sie auch nur der eingetauschten Fahrkarte entsprechende geringere Leistung zu machen hat.

Macht der Betroffene vom Rechte der Nachlösung der Fahrkarte Gebrauch, so ist auch dann, wenn der Zug bereits in Bewegung, nur der Versuch eines Betruges gegeben, da eine Ver-

mögensbeschädigung der Eisenbahn nicht eingetreten (Vgl. Oppenhoff l. c. n. 29, 27.)

Gelingt die beabsichtigte Täuschung nicht, so liegt Betrugsversuch vor.

Die gleichen Grundsätze gelten für den Fall, daß der Reisende bei der Kontrolle eine ungiltige Fahrkarte als eine giltige vorzeigt. Die Täuschung ist deshalb möglich, weil der Kontrolleur die zur Vorzeigung gelangende Fahrkarte sich mit Recht als giltige vorstellte.

Fährt der Reisende im Einverständnisse mit dem Schaffner ohne Fahrkarte, so kann natürlich von einer Täuschung desselben durch den Reisenden keine Rede sein. Anzunehmen, daß hiebei immerhin die übrigen Kontrollorgane Zugführer, Inspektionskommissär ꝛc. getäuscht wurden R. X S. 244f. dürfte zu weit gehen, da es denselben an den vorerwähnten, bestimmten Vorstellungen fehlen wird. Denselben obliegt die Kontrolle der Reisenden nur mittelbar, unmittelbar dagegen die Kontrolle der Schaffner, so daß deren Vorstellung dahin gehen wird, daß der Schaffner pflichtgemäß Kontrolle übe und dieselben daher von diesem nicht aber vom Reisenden in ihrer Annahme getäuscht werden.

Da Jedermann weiß oder annehmen muß, daß die Eisenbahn nur gegen Entgelt befördert, so ist dieselbe anzunehmen berechtigt, daß Jeder, der den Zug besteigt, oder darin verweilt, auch den Willen und die Fähigkeit hat, eventuell auf Auffordern die entsprechende Gegenleistung zu machen, falls er das nicht bereits gethan und durch jene Handlungsweise Zahlungswilligkeit und Fähigkeit kund gebe, wie andererseits solche Person sich sagen muß, daß, falls sie ohne Fahrkarte fährt, von ihr die entsprechende Gegenleistung seitens der Eisenbahn erwartet wird. Wer daher ohne Fahrkarte und ohne den Willen oder die Fähigkeit zu zahlen in den Zug steigt, oder darin verweilt, um sich befördern zu lassen, täuscht wissentlich die mit der Fahrkontrolle betrauten Eisenbahnorgane, falls er natürlich von denselben beim Einsteigen in den Zug oder in diesem beobachtet wird. Derselbe begeht daher einen Betrugsversuch bezw. soweit eine Vermögensbeschädigung der Eisenbahn eintritt einen vollendeten Betrug (vgl. R. IV S. 89.) Wird jener Reisende beobachtet, nachdem der Zug bereits in Bewegung, aber erst später zur Zahlung aufgefordert, so ist eine Vermögensbeschädig-

ung als Folge der Irrtumserregung soweit gegeben, als er — zufolge des Irrtums — auf der nächsten Station nicht ausgesetzt wird. Wird derselbe dagegen bei der Zahlungsaufforderung beobachtet, so ist eine durch die Irrtumserregung verursachte Vermögensbeschädigung der Eisenbahn ausgeschlossen, da ihm eine Leistung der Eisenbahn zufolge irriger Annahme nicht weiter geleistet, derselbe vielmehr bei der nächsten Station ausgesetzt wird. Die Leistung bis zur nächsten Station wird demselben nicht auf Grund der erregten Täuschung gewährt, sondern in Folge der thatsächlichen Unmöglichkeit bezw. Unthunlichkeit der sofortigen Aussetzung. Wird jener Reisende von den Kontrollorganen der Eisenbahnen nicht beobachtet bezw. betroffen, so fehlt zum Thatbestande des Betruges das Moment der Täuschung, wenigstens auf Grund der Vorspiegelung einer falschen Thatsache. Inwieweit die Täuschung durch das Unterdrücken einer wahren Thatsache hervorgerufen werden kann, wurde oben ausgeführt.

Das Vorausgeführte gilt analog in den Fällen, wo ein Reisender mit einer an sich giltigen Fahrkarte in einem höher tarifirten Wagen oder Zuge fährt als er nach der Fahrkarte zu fahren berechtigt ist.

Die Fahrkarte gibt Zeugnis von einer rechtlich bindenden Willenserklärung der Eisenbahn (bezw. der Vertragschließenden, deren Trägerin sie ist und welche sie zugleich ihrem wesentlichen Inhalte nach enthält. Sie ist daher eine Urkunde und zwar eine Privaturkunde von rechtlicher Erheblichkeit bezw. soweit sie von einer Behörde z. B. einer staatlichen Eisenbahnverwaltung innerhalb ihrer Amtsbefugnisse in vorgeschriebener Form ausgegeben wird, eine öffentliche Urkunde (vgl. § 380 R.Z.P.O.; Oppenhoff zu § 267 R. St.-G.-B. u. 40, 43, 57 R. VIII S. 409 ff.) Wer eine Fahrkarte verfälscht oder fälschlich anfertigt und von derselben zum Zwecke einer Täuschung Gebrauch macht, ist daher wegen Urkundenfälschung gemäß §§ 267 ff. R.-St.-G.-B. strafbar. Wird die Fälschung der Fahrkarte als Mittel zur Ausführung eines Betruges benutzt, so konkurrirt die Urkundenfälschung ideell mit dem Betruge (§§ 73, 263, 267 R.-St.-G.-B.)

In Bayern (Betriebsregl. v. 10. Dezember 1892 S. 855 und § 63 Abs. 3 S. 880 sowie Art. 88 P.-St.-G.-B.) ist derjenige polizei-

lich strafbar, der während der Fahrt ohne Fahrkarte oder ohne giltige Fahrkarte betroffen wird und auf ergangene Aufforderung von Seite des Eisenbahnpersonals die sofortige Nachlösung der Fahrkarte unterläßt bezw. die sofortige Bezahlung verweigert.

Da diese Handlung an sich, wie ausgeführt, reichsstrafrechtlich nicht strafbar ist, so kann jene polizeiliche Bestimmung gemäß § 2 R.-St.-G.-B. neben dem Reichsstrafgesetze bestehen.

Sind zugleich die Betrugsmomente gegeben, so liegt Idealkonkurrenz des Betrugsvergehens mit der eisenbahnpolizeilichen Uebertretung vor.

Anhang.

Aus den von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen getroffenen, die Verkehrsordnung ergänzenden Bestimmungen seien hier einige der wichtigsten herausgegriffen:

1. Die Unübertragbarkeit der Hin- und Rückfahrkarten.

Der Vermerk auf den Hin- und Rückfahrkarten „Nicht übertragbar", „unübertragbar" oder gleichbedeutenden Inhalts kann nicht in dem Sinne verstanden werden, daß die Übertragbarkeit der Hin- und Rückfahrkarte überhaupt ausgeschlossen sein soll. Es ist kein Umstand ersichtlich, der die Eisenbahn veranlassen könnte, für die Hin- und Rückfahrkarte im Gegensatze zur einfachen Fahrkarte die Bestimmung zu treffen, daß dieselbe vor Beginn der Fahrt oder während der Hinfahrt nicht übertragbar sein soll

Gegen die Annahme, daß die einfache Fahrkarte auch noch nach dem Beginne der Fahrt übertragbar, daß daher eine Teilung der Beförderungsleistung angängig, kann nicht eingewendet werden, daß die Fahrkarte bei Beginn der Fahrt durch das Koupiren derselben entwertet wird. (Vgl. § 14 Abs. 2 i. f. V.O.) Das Koupiren der Fahrkarte besagt nur, daß die Eisenbahn in die Leistung auf der Koupirstrecke eingetreten ist, wodurch die Vermutung (praesumtio iuris) begründet wird, daß die Leistung auch vollbracht wurde. Wie oben § 7 S. 21 f.) dargethan, muß die Fahrkarte, wenn bei Unterbrechung der Fahrt dem Stationsvorstand das Gegenteil bewiesen wird, wieder für giltig zur Weiterfahrt erklärt werden.

Das Gleiche muß gelten, wenn A, der eine Fahrkarte bis y besitzt, in x aussteigt und die Fahrkarte an eine andere Person überträgt. (A. M. de Jonge, die Unübertragbarkeit der Retourbillete S. 16).

Dagegen besteht ein Anlaß zum Verbote der Uebertragung der Hin- und Rückfahrkarte für die Rückfahrt. Die Hin und Rückfahrkarte ist keine Doppelfahrkarte, eingeführt lediglich zum Zwecke, dem die Rückfahrt beabsichtigenden Reisenden das zweimalige Lösen der Fahrkarte zu ersparen. Dieselbe ist vielmehr eine Fahrkarte, giltig für die Hin und Rückfahrt mit niedrigerem Preise als eine Doppelfahrkarte oder 2 einfache Fahrkarten zu stehen kommen würden.

Würde nun diese Fahrkarte für die Rückfahrt übertragbar sein, so würde die für dieselbe gewährte Preisermäßigung dazu führen, daß Hin- und Rückfahrkarten statt einfache Fahrkarten für die Hinfahrt gekauft würden, um durch Verkauf derselben an Personen, welche von der End- zur Ausgangsstation fahren, Gewinn zu erzielen. Um dies zu verhindern, wurde seitens der Eisenbahn die Bestimmung aufgestellt, daß Hin- und Rückfahrkarten unübertragbar sein sollen, nämlich, wie aus dem Anlasse des Vermerks zu folgern, für die Rückfahrt. Für diese Auffassung zeugt auch die Thatsache, daß täglich mehrere Hin und Rückfahrkarten ohne Widerspruch der Eisenbahn von einer Person in eigenem Namen gelöst werden.

Zur Rückfahrt auf Grund einer Hin- und Rückfahrkarte soll darnach nur derjenige berechtigt sein, der mit derselben (ganz oder teilweise) die Hinfahrt gemacht hat.

Jhering l. c. S. 397 bezw. S. 39 ff.) und nach diesem v. Bar (Gerichtssaal Bd. 2 S. 481 ff.) meint, eine solche Bestimmung sei der Natur der Fahrkarte zuwiderlaufend und dadurch nichtig pactio nulla quasi contra ius posita., Allein die Inhaberqualität der Fahrkarte wird hiedurch gar nicht berührt:

Die Willenserklärung der Eisenbahn bezw. derselben und des Vertragsschließenden geht dahin, daß der in der Fahrkarte enthaltende Anspruch jedem Inhaber der Fahrkarte gewährt wird. Die Hin- und Rückfahrkarte enthält aber nach den Transportbestimmungen keinen Anspruch auf Rückfahrt für denjenigen der nicht die Hinfahrt gemacht. Die Eisenbahn verweigert diesem die Fahrt zur Ausgangsstation nicht deshalb, weil er bloßer Inhaber der Fahrkarte, sondern weil er aus dieser keinen Anspruch auf Beförderung hat, nachdem er die Anspruchsbedingung, daß er mit der Fahrkarte auch die Hinfahrt gemacht, nicht erfüllte, wie sie auch einen Fahrkarteninhaber

nicht befördert, der eine sonstige Anspruchsbedingung nicht erfüllt. Der Anspruch aus der Hin- und Rückfahrkarte kann übertragen werden wie aus der einfachen Fahrkarte: aber hier wie dort ist die Eisenbahn dem Erwerber nur soweit verpflichtet, als der übertragene Anspruch besteht. Auf Rückfahrt besteht aber ein Anspruch nur für denjenigen, der die Hinfahrt gemacht, also ein beschränkter Anspruch, und ist daher die Eisenbahn auch nur in dieser Beschränkung dem Erwerber gegenüber verpflichtet, also gar nicht, wenn der Erwerber der Hin- und Rückfahrkarte mit derselben die Hinfahrt nicht gemacht hat. Die Eisenbahn untersucht hiebei nicht, ob der Erwerber Eigentümer oder gutgläubiger Erwerber ꝛc. der Fahrkarte kurz das Recht desselben an der Fahrkarte, sondern ob bei dem Inhaber derselben die Anspruchsbedingungen gegeben sind, also das Recht desselben aus der Fahrkarte, wie auch der Schuldner aus jedem anderen Inhaberpapier prüfen wird, welche Verpflichtung ihm aus demselben dem Inhaber gegenüber obliegt und jede Leistung zu verweigern berechtigt ist, welche dem Inhaber aus dem Inhaberpapier nicht zusteht. (Aehnl. Ans. wie Ihering Entsch. des Kammergerichts zu Berlin v. 15. Dez. 1884 in Eger eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. III S. 429 und Zeitschrift für preuß. Recht Bd. IV S. 399 und des Oberl. München v. 13. März 1888 B E Bd. V S. 16; gegen Ihering, Altmann in Gruchot's Beiträgen 1886 Heft 1 S. 110.)

Nach dem Vorausgeführten ist die Hin- und Rückfahrkarte für denjenigen Inhaber derselben, der mit ihr nicht auch ganz oder teilweise die Hinfahrt gemacht hat, zur Rückfahrt ungiltig. Fährt derselbe gleichwohl damit, so gilt von ihm in strafrechtlicher Beziehung das Gleiche, was vorgehend bezüglich desjenigen ausgeführt wurde, der ohne giltige Fahrkarte reist oder von einer ungiltigen Fahrkarte Gebrauch macht. Voraussetzung ist hiebei, daß die Handlung im Bewußtsein geschieht, daß ein Recht zur Rückfahrt nicht besteht. Der Reisende muß wissen, daß er sich, indem er eine Hin- und Rückfahrkarte lediglich zur Rückfahrt benützt, einen Vermögensvorteil rechtswidrig verschaffe. Ist derselbe also z. B. infolge Irrtums über die zivilrechtliche Bedeutung des Vermerkes der Unübertragbarkeit der Hin- und Rückfahrkarte im guten Glauben an sein Recht zur Rückfahrt, so kann derselbe nicht Betrüger sein, da es an dem zum Thatbestand des Betruges erforderlichen dolus

fehlt (vgl. A. Westrum in der Jur. Wochenschr. 1886 Bd. XV S. 259, Oppenhoff zu § 59 R.St.G.B. n 15).

2. Die Erhebung einer Gebühr für eine Platzkarte zur Benützung der Harmonika- (D) Züge..

Die Fahrkarte enthält u. A. den Vermerk „Giltig für alle Züge" Preis x Mk. Die Eisenbahn verlangt aber vom Inhaber einer solchen Fahrkarte bei Benützung der D-Züge gleichwohl y Mk. Zuschlag. Ist der Fahrkarteninhaber zur Bezahlung dieses Zuschlages verpflichtet oder kann derselbe die Fahrt in einem D-Zuge zum Preise von x Mk. verlangen?

Wußte der Fahrkarteninhaber bei Lösung der Fahrkarte, daß diese trotz ihres allgemeinen Inhaltes für den angegebenen Preis zu x Mk. zur Fahrt mit D-Zügen nicht berechtige, hiefür vielmehr außerdem der Besitz einer Platzkarte zu y Mk. nötig sei, so kann er die Fahrt in D-Zügen mit der bloßen Fahrkarte nicht verlangen. Wußte er dies nicht, so liegt seinerseits ein Irrtum, über eine Eigenschaft der gekauften Sache (Fahrkarte) bezw. eine mangelnde Willensübereinstimmung bei Vertragsabschluß vor und ist das eingegangene Rechtsgeschäft, wenn der Irrtum ein entschuldbarer, nichtig (vgl. Dernburg Bd. I § 102 f. S. 229 ff.)

Gebrauchte Abkürzungen.

B.E. = Sammlung der Entsch. des Oberlandesgerichts in München bezw. des ob. Gerichtshofes in Sachen des Strafrechtes und Strafprozesses.
Busch Arch. = Archiv für Theorie und Praxis des allg. d. Handels- u. Wechselr. zuerst von F., zuletzt von H. Busch (1865—1888).
Cosack = Lehrbuch des Handelsrechts v. Konrad Cosack, 2. Aufl.
Dernburg = Lehrb. der Pandekten v. Heinr. Dernburg, 4. Aufl.
Eger eisenbahnr. Entsch. = Eisenbahnrechtl. Entscheid. deutscher, österr. und ungar. Gerichte v. Dr. Georg Eger.
Eger Frachtrecht = das deutsche Frachtrecht v. Dr. Gg. Eger.
Eger Reichshaftpflichtgesetz = Kommentar zum Reichshaftpflichtgesetz, 3. Aufl.
Endemann Handbuch = Handbuch des d. Handels- und Seerechts von W. Endemann.
Gareis-Fuchsberger = das deutsche Handelsgesetzbuch herausgegeben von Dr. Karl Gareis und Otto Fuchsberger.
Gaupp = Kommentar zur Reichsziv.-Proz.-Ordg. von Dr. L. Gaupp, 2. Aufl.
Goldschmidt Handbuch = Handbuch des Handelsrechts v. Dr. L. Goldschmidt, 2. Aufl.
G.Z. = Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht herausgegeb. v. Dr. L. Goldschmidt ꝛc.
Laband = deutsches Reichsstaatsrecht v. Dr. P. Laband, 1. Aufl.
Meyer Georg = Lehrb. d. d. Verwaltgsr. v. Dr. Gg. Meyer.
Oppenhoff = Kommentar zum Reichsstrafgesetzb. v. Dr. Theod. Oppenhoff, 12. Aufl.
P.St.G.B. = Polizeistrafgesetzbuch für d. Königr. Bayern v. 26. Dez. 1871.
R. = Rechtsprechung des Reichsger. in Straff.
Reger Entsch. = A. Reger, Entscheid. der Gerichte und Verwaltungsbeh.
R.G. = Entscheid. des Reichsger. in Ziv.-S.
R.O.H.G. = Entscheid. des Reichsoberhandelsger.
Seuffert Arch. = Seuffert's Archiv für Entscheid. der obersten Gerichte.
Seydel = Bay. Staatsr. v. Dr. M. Seydel.
Staub = Kommentar zum allg. d. Handelsgesetzb. v. H. Staub, 2. Aufl.
Windscheid = Lehrb. d. Pandekten v. Dr. Bernh. Windscheid, 7. Aufl.
V.O. = Verkehrsord. für die Eisenbahnen Deutschlands v. 15. Nov. 1892.

J. Schweitzer Verlag (Jos. Eichbichler) in München.

In meinem Verlage ist erschienen:

Die rechtliche Stellung

des

Handlungsreisenden

nach dem

Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch.

Von

Dr. jur. **Ludwig Frantz.**

Preis Mk. 1.—.

Aus dem Inhalt: Das Rechtsverhältniß des Handlungsreisenden. — Folgen des eingegangenen Rechtsverhältnisses. — Rechte und Pflichten des Handlungsreisenden. — Haftungsverhältnisse. — Gegenleistung des Prinzipals an den Handlungsreisenden. — Klagen zwischen dem Prinzipal und seinem Handlungsreisenden. — Aufhebung des Rechtsverhältnisses.

Die Versicherung

gegen

Stellenlosigkeit im Handelsgewerbe

auf Grund

der Enquête des deutschen Verbandes kaufm. Vereine vom Herbste 1892

von

Dr. **Hans Hall,** Bankbeamter.

Preis Mk. 1.20.

GEBR. HAERTL, MÜNCHEN.